Año VII.—Núm. 495. Lúnes 3 de enero de 1859. (Edicion de la mañana.) Islas Baleares.

EL ISLEÑO.

PERIÓDICO CIENTÍFICO, INDUSTRIAL COMERCIAL Y LITERARIO.

PUNTOS DE SUSCRICION.
Palma.—Imprenta de Gelabert.=Mahon.—D. Matías Mascaró.=Iviza.—D. Joaquin Cirer.

PRECIOS DE SUSCRICION.
En Mallorca, 10 rs. vn. al mes.=En los demas puntos del reino 12 rs. idem, franco de porte.

Seccion económica.

EL CANAL DE HERNAN CORTÉS EN EL ISTMO DE PANAMÁ.

A medida que la civilizacion y el trabio de los pueblos van avanzando por la via del progreso, creando á su paso nuevas é imperiosas necesidades que satisface, la industria y el comercio ensanchan á su vez el dilatado campo de su esfera, lanzándose con entera confianza en atrevidas empresas, ante las que retrocedieron los pasados siglos. Ideas gigantescas, pensamientos colosales brotan por do quieran las naciones que marchan al frente de progreso, y la humanidad se agita incansable para hallar la resolucion del problema que le oculta un futuro bienestar.

No bien puede decirse que ha entrado en la vía práctica el gran pensamiento de la canalizacion del itsmo de Suez, despues del magnífico proyecto de union submarina entre Francia é Inglaterra, cuando aparece ya el no menos grande, el no menos importante de la abertura del itsmo de Panamá.

El cabo de Buena Esperanza, en Africa, y de Hornos en América, son dos obstáculos impuestos por la naturaleza á la navegacion, á la industria y al comercio de los hombres. Los itsmos de Suez y Panamá son las llaves que la misma naturaleza dejó al alcance de la mano del hombre; pero esta no se sintió bastante fuerte hasta hoy para atreverse á franquear el paso. Hay épocas marcadas para los grandes adelantos de la humanidad, y sin duda ha llegado la hora de ejecutar dos privilegiados proyectos de la inteligencia que, con la aplicacion del vapor á la navegacion, darán por resultado inmediato y palpable una gran economía de tiempo y capitales, un verdadero aumento de vida.

Universales serán los bienes que producirá esta empresa, pero en su mayor parte recaerán sobre nuestra España, por su situacion geográfica y por sus intereses y relaciones en el otro hemisferio.

En efecto: si la union del mar Rojo con el Mediterráneo pone, digámoslo así, á nuestras puertas las islas Filipinas; la union de los océanos Pacífico y Atlántico, al abrirnos paso cómodo y fácil desde la isla de Cuba á la costa occidental de América, nos pone en inmediato contacto con todo el litoral de las antiguas posesiones españolas de Méjico, Perú, Goatemala, etc. etc., cuya tradicion, costumbres é idioma, identificados con la España, nos facilitan mas que á otra nacion la intimidad comercial de estas comarcas. No hay para qué decir cuánto podrá interesar igualmente á la política de nuestro país la presencia constante del pabellon español en las costas oriental y occidental de la América y la contínua comunicacion de nuestros marinos con los suyos.

Muchos años hace que está generalmente reconocida la conveniencia, la utilidad, la *necesidad* de dividir el vastísimo continente americano por medio de un canal que atraviese el istmo de Panamá. El primero que acarició esta brillante idea fué el intrépido conquistador de Méjico, el célebre Hernan Cortés, que en el año de 1528 dirigió al rey de España un plano para la ejecucion de tan grande obra. Aquel sabio y valeroso capitan comprendió sobre el terreno el medio mas eficaz de asegurar el fruto de su conquista; pero la España, harto confiada en su poderío ó demasiado orgullosa para adoptar medidas preventivas, no concedió al proyecto de Cortés toda la atencion que su importancia merecia. En los reinados posteriores, adormecieron á los monarcas los ecos victoriosos de nuevas conquistas, hasta que poco á poco fué la España olvidando que el gran descubrimiento de Colon, dilatado por el esfuerzo de los guerreros castellanos, era la tierra que producia sus laureles de oro, el pais que mas le importaba conservar. Pasaron, no obstante, los años y los siglos; y hoy, la España tiene sobrados motivos para arrepentirse de su inercia, tanto respecto al abandono del plan primitivo de Cortés, como de otros varios que posteriormente se la dirijieron con el mismo objeto.

En el año de 1780, un jóven marino ingles, que llegó á ser mas adelante el genio de las escuadras británicas, Nelson, y el gran ministro Pitt se ocuparon igualmente de esta cuestion, fijándose en el golfo de las Honduras como punto de partida para el rompimiento; pero ni este ni los diferentes proyectos concebidos por ingenieros españoles é ingleses reunian en sus estudios la precision que reclama una obra de tamaña importancia; hasta que Mr. Humboldt en su *Ensayo político sobre la Nueva-España* dió á conocer el resultado de sus profundas investigaciones y presentó cinco trazados diferentes para la cortadura del continente americano, dando él mismo su preferencia al que atraviesa el gran lago de Nicaragua. Todos los trabajos modernos justifican la preferencia del célebre naturalista.

Cuando, desgraciadamente para España, se abrió la gran revolucion política de la América Central, don Antonio de la Cerda, uno de los miembros de la nueva asamblea constituyente del Estado de Nicaragua, presentó una proposicion é hizo decretar el rompimiento del itsmo. Entre los diferentes proyectos presentados para ejecutar las obras, obtuvo la preferencia en junio de 1826 el de una sociedad de Nueva-York, que no pudo reunir los capitales necesarios al efecto, quedando paralizado el pensamiento por espacio de otros dos años.

Transcurridos estos el rey de Holanda Guillermo I tomó á su cargo la realizacion de esta empresa gigantesca, y vencidos los obstáculos que pudiera oponer á un monarca la naciente república americana, estaban ya á punto de empezarse los trabajos, cuando estalló la revolucion de Bruselas en 1830; separada Bélgica de la corona de los Paises-Bajos, y preocupado Guillermo con la política interior, tuvo que abandonar su magnífico proyecto.

Ya empezaba á olvidarse en Europa esta idea aunque siempre viva y latente en América, cuando apareció en 1846 un proyecto completo y profundo, inspirado por el mas alto interes social. Su autor era el prisionero de Ham, el príncipe Luis Napoleon, que abrazaba en su obra todas las condiciones del problema; su objeto era aprovechar para el canal marítimo las dos grandes *ensenadas naturales* que ofrecen los lagos de Nicaragua y Managua.

El señor Marcoletta, representante á la sazon del Estado de Nicaragua, firmó un tratado con el príncipe, confiriendo á éste último los mas amplios poderes para organizar en Europa la compañía que debia verificar la abertura del istmo bajo el nombre de *canal Napoleon de Nicaragua.* (1)

El gobierno de Luis Felipe, á quien se dirigió Napoleon reclamando su libertad para trasladarse á América y ejecutar su grande empresa, no dió contestacion alguna al prisionero; pero burlando éste la vigilancia de sus guardianes pudo respirar el aire libre en el mismo año de 1846.

Sabido es de todos que los acontecimientos políticos de la Francia debieron absorber completamente la atencion del príncipe, hasta que la marcha de los sucesos le colocó en el trono.

No hemos citado entre los proyectos uno debido al gobierno de Luis Felipe en el año 1843, porque si bien parece seductora su idea de cortar el istmo por su parte mas estrecha, en las inmediaciones de Panamá, no tuvo en cuenta su autor Garella la inmensa dificultad de atravesar las Cordilleras, que ofrecen en este punto 140 metros de elevacion.

Doce años habian transcurrido sin que Europa ni America diesen señales de recordar esta cuestion, cuando Mr. Feli Belly tomó á su cargo el proyecto en toda su importancia. Al efecto pasó á América y poniendo en juego las mas hábiles combinaciones de alta diplomacia, verificó un contrato con los señores Mora y Martinez, presidentes de los Estados de Costa-Rica y Nicaragua, conocido con el nombre de *Convenio de Rivas* por haberse firmado en esta ciudad. Dicho tratado comprende para los Estados de la América central las ventajas de asegurar su independencia mútua, la union de su fuerza é intereses contra invasiones estrañas, y por último, la atraccion de los capitales europeos en beneficio de aquellas bellísimas comarcas.

Firmado el convenio, Mr. Belly, representante de la Compañía francesa concesionaria del canal interoceánico, era dueño de elejir el trazado que creyese mas conveniente para la realizacion de la obra; y si bien se sentia inclinado en favor del plan debido al príncipe Luis Napoleon, juzgó oportuno confiar la formacion de un *anteproyecto* al distinguido ingeniero Mr. Thomé Gamond, á quien ya conocen nuestros lectores con motivo del tunel de la Mancha.

Este es el trabajo que se ha ofrecido recientemente á la consideracion pública en un folleto de Mr. Felipe Belly. Como en el trazado Napoleon aprovecha Mr. Thomé la corriente del rio San Juan desde su desembocadura en el Atlántico hasta el lago de Nicaragua; pero en vez de dirijirse luego al lago Leon, corta el primero, de este á oeste, toca en la Sapoa y allí empieza el verdadero canal marítimo, que atravesando el macizo del istmo desembocará en el Occéano por la bahía de Salinas.

Segun las apreciaciones y datos formados por Mr. Thomé de Gamond, bastarán cuatro años para la realizacion de la obra, en la que se invertirán, á lo sumo, ciento veinte millones de francos.

La utilidad económica de la empresa está suficientemente probada para que insistamos en ella; dos ó tres mil leguas de navegacion suprimidas, para doblar el cabo de Hornos, dicen en su favor mucho mas de cuanto pudieramos añadir. Falta ahora considerarla bajo el punto de vista de la utilidad financiera.

Los apreciables trabajos del príncipe Luis Napoleon no pueden ya servir para calcular con acierto los productos del Canal. Desde el año de 1846 hasta el dia se ha verificado un importante desarrollo en el comercio americano: los criaderos auríferos de California siguen atrayendo á multitud de especuladores europeos: las puertas del Japon y de la China se han abierto ante la poderosa fuerza de la civilizacion moderna; las islas de Sandwich adquieren nueva importancia de dia en dia; y toda la parte oriental de la multitud de islas que pueblan el Océano Pacífico, representan los adelantos de un siglo en los doce años transcurridos desde que Luis Napoleon apreció en 15 millones de francos el producto anual de la esplotacion. Este cálculo, basado en el movimiento de los buques que en dicha época doblaban el cabo de Hornos, con destino á la costa occidental de la América, reducia á 900 mil toneladas el porte total de los espresados buques. Hoy rejistra anualmente por sí sola la aduana del puerto de San Francisco, en California, un millon de toneladas. Este dato positivo y las consideraciones que dejamos apuntadas, no hacen parecer exajerado el producto de 50 millones anuales para el canal inter-oceánico. En efecto; los puertos españoles, portugueses, franceses y holandeses del Océano, así como las islas británicas, tienen con la cortadura del istmo un ancho campo abierto á las crecientes aspiraciones del comercio. La capital de los Estados-Unidos acorta en cuatro quintas partes la distancia marítima que la separa de California, y la mayor parte de los Estados europeos ganan 3,000 leguas de navegacion para espedir sus buques al Japon, la China y la Polinesia.

Los capitales americanos y europeos pueden contar con una ganancia segura en la realizacion de la empresa; y nos complacemos en creer que la España, como una de las potencias mas interesadas en ella, se apresurará, cuando llegue el caso, á ofrecerla el mas alto grado posible de cooperacion, tanto por las ventajas incalculables que reportará el comercio interior y el de su hermosa Antilla cubana, cuanto por la mayor facilidad de conservar ileso el decoro de su pabellon, ante el que temblaron poderosas escuadras y al que hoy se atreven los que fueron sus hijos.

(1) Sin rebajar la importancia del proyecto de quien hoy rige los destinos del vecino imperio, seanos licito indicar cuan justo seria que el nombre de Hernan-Cortés se lo diese al Canal marítimo, puesto que al entonces glorioso titulo de conquistador reune el de iniciador del proyecto, aquel capitan español del siglo XVI.

PALMA.

CRONICA RELIGIOSA.

Santo del dia de hoy.

SAN DANIEL Y SAN ANTRO, PAPA Y MARTIRES.

AVISOS OFICIALES.

ORDEN DE LA PLAZA.

Gefe de dia para hoy: el comandante graduado capitan del regimiento infanteria de Asturias, don Juan Pomares y Garcia.

Servicio de la plaza, Asturias.

El T. C. S. M.—Benito de Amores.

NAVEGACION.

EMBARCACIONES FONDEADAS.

Dia 31.

De Trieste en 20 dias corbeta Gerion, de 410 toneladas, cap. don Miguel Cañellas, con 18 marineros, trigo y efectos.

IDEM DESPACHADAS.

Dia 31.

Para la Habana corbeta Inés, de 158 toneladas, cap. don Juan Pizá, con 15 mar., 6 pas., frutos y efectos.

Para Barcelona laud Emilio, de 59 ton., patron Bartolomé Mesquida, con 7 mar. y algarrobas.

Para Tortosa laud San Antonio, de 24 toneladas, pat. José Armengol, con 5 mar. y lastre.

Para Sevilla laud San Antonio, de 61 ton., patron, Pedro Francisco Bosch, con 7 marineros y trigo.

Para id. id. San José, de 65 ton., pat. Antonio Vich, con 6 mar. y trigo.

Para Argel id. San Antonio, de 26 ton., patron Guillermo Pujol, con 5 mar., 7 pas. y vino.

Para id. id. San José, de 53 ton., pat. Gabriel Oliver, con 7 mar. y habichuelas.

Para Valencia id. San Ramon, de 60 toneladas, pat. Pedro José Palmer, con 6 mar. y ceniza de almendra.

Para Barcelona laud Maria, de 77 ton., patron, Bartolomé Rubio, con 8 mar., algarrobas y efectos.

Para Canarias polacra goleta Joven Maria, de 101 ton., cap. don Miguel Mulet, con 6 marineros, 1 pas. y garbanzos

CORREO DE AYER.

El vapor correo *El Rey Jaime II*, fondeó ayer en este puerto, sin la menor novedad, á las siete de la mañana, procedente de Barcelona en 13 horas de navegacion, conduciendo á su bordo la correspondencia pública y 39 pasajeros.

PARTES TELEGRAFICOS PARTICULARES.

Madrid, miércoles, 29 de diciembre.

El acta del distrito de Gandesa ha sido aprobada contra el dictámen de la comision.

Sogun se desprende del dictámen que ha dado la comision de presupuestos, el total de la deuda asciende á 14,000 millones.

El Sr. Olózaga ha pronunciado un discurso atacando fuertemente al gobierno.

Bolsa de hoy.—Consolidados, 43-90.—Diferida, 31-40.

Madrid 30 de diciembre, por la mañana.

La *Gaceta* publica la instruccion por que se han de regir las comisiones de estadística. Contiene ademas una real disposicion fijando los casos en que quedarán cesantes muchas clases de empleados.

En el Congreso se aprobó ayer la contestacion al discurso de la Corona por 186 votos contra 23, habiendo cerrado el debate el general O'Donnell.

Madrid 30 de diciembre, por la tarde.

El gobierno ha presentado al Senado el proyecto de ley referente á la formacion del Consejo de Estado y el de Sociedades mineras. Se ha aprobado el proyecto de ley sobre retiros militares.

Bolsa de hoy.—Consolidados, 43-95.—Diferida, 31-45.

Cotizacion de la bolsa.—Abrió con alguna animacion. El consolidado se hizo á 43-95 y la diferida á 31-45.

A las tres y cuarenta minutos quedaban los cambios á los mismos precios.

Madrid, viérnes, 31 de diciembre.

La *Gaceta* publica una real disposicion fijando en 70 el número de pagadores de obras.

El Congreso desechó ayer por 162 votos contra 13 la enmienda de los progresistas escatimando la autorizacion para el cobro de las contribucio[illegible] de 1859.

El gobierno ha declar[illegible] el congreso que reclamará contra la ofensa que nos hace en su mensage M. Buchanan, y que nunca consentirá en la venta de la isla de Cuba. El congreso ha votado en seguida por unanimidad una proposicion del señor Olózaga adhiriéndose á la declaracion del gobierno.

Bolsa de hoy.—Consolidados, 43-95.—Diferida, 31-50.

Cotizacion de la bolsa.—Abrió con mucha animacion. El consolidado se publicó 43-95 y la diferida á 31-50.

A las cuatro y quince minutos. El consolidado á 44-05 dinero, y la diferida á 31-65, operaciones.

Tendencias de alza.

Paris, miércoles, 29 de diciembre.

Las últimas noticias recibidas de los Estados Unidos hablan de haber ocurrido en el Kansas motines, desórdenes, ilegalidades é incendios.

Bolsa de hoy.— 3 por 100 francés, 73.—4 1/2 por 100 id., 97-10.—Interior español, 43 1/4.—Diferida, 31 3/8.

Lóndres 29.—Consolidados ingleses, 97.—3 por 100 esterior español, 47 3/4.—Diferida, 31 1/2.

Paris, jueves, 30 de diciembre.

Belgrado 30.—El ejército ha prestado juramento al príncipe Milosch. Se ha pedido el estrañamiento del príncipe Alejandro. Reina general tranquilidad.

Bolsa de hoy.—3 por 100 francés, 73-05.—4 1/2 por 100 id., 97-50.—Interior español, 43 1/4.—Diferida sin cotizar.

Lóndres 30.—Consolidados ingleses, 96 7/8.—3 por 100 esterior español, 47 3/4.—Diferida, 31 1/2.

Paris, jueves 30 de dici[illegible]

Nueva York. 18 El algodon está á 12 1/8.—M. Dallas ha [illegible] que Francia é Inglaterra no apoy[illegible] empresa de M. Belli relativa á la a[illegible]ra del canal de Nicaragua.

Belgrado 28.—Continua reinan[illegible] mas completa tranquilidad. El Senad[illegible] Skuptchina están de acuerdo para el e[illegible]blecimiento de un gobierno interino. Los refugiados políticos han sido amnistiados.

Paris, viérnes 31 de diciembre.

El *Monitor* anuncia que se han concedido 164 gracias y comutaciones de pena á otros tantos individuos condenados por los tribunales de los Assises ó los tribunales ordinarios.

Ha sido autorizada la constitucion de la Caja general de seguros agrícolas.

Constantinopla 29.—El Consejo de ministros se reune con mucha frecuencia con motivo de los asuntos de la Servia. Se han enviado instrucciones á Caboul-Effendi en Belgrado, y se ha pasado una nota á las diferentes embajadas.

Corre la voz de que han estallado desórdenes en Milan.

Bolsa de hoy.—3 p. c. francés, 72-90. 4 1/2 p. c. idem, 98.—Interior español, 43 1/2.—Diferida, 31 3/8.

Lóndres 31.—Consolidados ingleses, 96 7/8.—3 p. c. esterior español, 47 3/4.—Diferida, 31 1/2.

Marsella, juéves, 30 de diciembre.

El *Diario de Roma* desmiente oficialmente los rumores que habian corrido de desavenencias con la corte de Francia y de contestaciones desagradables entre el embajador frances y el cardenal Antonelli, ministro de Estado de Su Santidad.

El rey de Prusia ha llegado á Roma, pero mas enfermo que al emprender el viaje.

Por lo que va sin firma,

P. J. GELABERT Y POL.

SECCION DE ANUNCIOS.

PALMA:

IMPRENTA DE PEDRO JOSE GELABERT, *editor responsable.*